



questo ed altro materiale su: <http://www.guardabassi.it>
“morte al pensiero unico”

INCUBO TAV

Novembre 2005

Di Marco Cedolin

La storia che voglio raccontarvi parla di grandi capitali e di piccoli uomini, di treni che correranno vuoti a 300 km/h dentro a gallerie scavate nell'uranio, di società private costituite con il denaro pubblico, piramidi di Cheope fatte di smarino e grattacieli di fibre d'amianto, di cittadini che difendono i propri diritti additati come canaglie e di canaglie senza scrupoli che si fingevano persone attente all'ambiente e ai diritti dei propri cittadini, di sindaci bastonati dalla polizia in una Valle decisa a resistere all'ennesimo stupro del proprio territorio, di come un grande investimento non produrrà altro che impoverimento, di quando le parole degli esperti vengono trasformate in sussurri ed il biasciare incompetente dei politici assurge a realtà incontrovertibile.

La storia inizia il 7 agosto 1991 con la nascita di Tav spa, la società a capitale misto pubblico e privato deputata a costruire in Italia quasi 900 km di linee ferroviarie per i treni ad alta velocità.

In realtà dopo il disastroso risultato economico del tunnel sotto la Manica non si riscontrava assolutamente traccia di privati disposti a rischiare il proprio capitale nella costruzione di grandi infrastrutture e quello di presentare Tav spa come una società a capitale misto era un mero artificio volto a far sì che l'Italia potesse rispettare i parametri di Maastricht che imponevano il rapporto deficit-pil al 3%. Lo Stato garantì il finanziamento del 40% in conto capitale, mentre finanziò il restante 60% (quello di appannaggio dei privati) attraverso prestiti bancari, accollandosi gli interessi degli stessi fino al completamento dell'opera.

Il 10 marzo 1998 le Ferrovie di Stato che detenevano la maggioranza del capitale pubblico acquisirono il 100% di Tav spa e dal primo gennaio del 2003, ormai nell'ambito della “legge obiettivo” Tav spa è entrata nell'orbita di Infrastrutture spa, il cui azionista unico è la Cassa Depositi e Prestiti.

Tutto questo gioco di scatole cinesi, nato una quindicina di anni fa dalla fervida fantasia dell'allora ministro del Bilancio Cirino Pomicino e perfezionato poi dal governo Berlusconi sotto il nome di “project financing” ha come unico scopo quello di permettere allo Stato di contrarre enormi debiti, senza però doverli iscrivere nel proprio Bilancio, evitando così che essi incidano nei parametri del Patto Europeo di stabilità.

I privati esistono veramente ma rivestono il ruolo di General Contractor grazie al perfezionamento di un'altra “intuizione” del buon Cirino Pomicino.

Fiat IRI ed ENI (i General Contractor) sono concessionari con l'esclusione della gestione, hanno cioè tutti i poteri del committente pubblico nella gestione dei subappalti, nella direzione dei lavori, negli espropri, ma non hanno poi la gestione

diretta dell'opera, (caso unico in Europa) per cui il loro solo interesse, essendo disancorati dalla successiva gestione, sarà quello di fare durare i lavori il più a lungo possibile al fine di fare levitare al massimo la spesa. Inoltre il General Contractor a differenza del concessionario tradizionale di lavori o servizi pubblici potrà affidare i lavori a chi vuole anche con trattativa privata ed essendo un privato non sarà mai perseguibile per corruzione, in quanto eventuali tangenti potranno essere giustificate sotto forma di "provvigioni".

Un'architettura senza dubbio ingegnosa attraverso la quale si trasferisce tutto il rischio d'impresa dal privato allo Stato che alla fine dei lavori sarà però costretto a restituire i prestiti delle banche, aprendo così una voragine senza fondo nella quale precipiterà giocoforza la nostra già fragile economia.

La conseguenza di tutto ciò è che il progetto dell'Alta Velocità, presentato nel 1991 con un costo previsto di 26.180 miliardi di lire, rischierà invece di costare, una volta terminato in un lontano futuro, circa 80 miliardi di euro e gli italiani ne pagheranno i debiti fino al 2040 ad un ritmo di 2 miliardi e 300 milioni di euro l'anno.

Ci sarebbero molte altre cose da raccontare concernenti questi 14 anni nei quali il progetto Alta Velocità ha preso forma e mosso i suoi primi passi, anni nei quali la zona del Mugello è stata devastata dalle gallerie con conseguenze idrogeologiche irreversibili, anni nei quali personaggi legati a doppio filo alla politica e all'imprenditoria come Necci Lorenzo, Pacini Battaglia, Icalza Ercole e molti altri si sono spartiti tangenti miliardarie, sono stati indagati, hanno corrotto giudici, vinto e perso processi, il tutto continuando a mantenere sempre posizioni preminenti all'interno delle istituzioni. Anni di grossi guadagni per chi come l'attuale ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi, attraverso la Roksoil azienda di famiglia si è aggiudicato un numero infinito di opere e consulenze o chi come Romano Prodi fondò la Nomisma, società bolognese indagata nel 1992 nell'ambito di una consulenza miliardaria sull'Alta Velocità, le cui conclusioni a fronte di un'analisi quanto mai approfondita e retribuita si manifestavano nell'enunciato che "la velocità fa risparmiare tempo".

Anni nei quali 13.779 lavoratori impegnati nel progetto Tav hanno lavorato a ciclo continuo con turni che potevano impegnarli anche per 48 ore di seguito, in gallerie dove l'aria era inquinata, la luce poca ed i rischi molti, come molti sono stati fra loro gli operai deceduti in incidenti sul lavoro. Basti pensare che nei soli primi 6 mesi di lavori sulla tratta Torino - Novara si sono annoverati 350 infortuni dei quali 2 mortali.

Ma la storia che voglio raccontarvi è una storia ad Alta Velocità, dove non esiste tempo per soffermarsi a riflettere, valutare i giudizi degli esperti, confrontarsi con le istituzioni locali. Esiste solamente una montagna di denaro senza fine sulla quale gettarsi con voracità assassina ed una montagna di roccia da sventrare al più presto per garantire la sopravvivenza del bengodi.

Il progetto per la costruzione della Linea ferroviaria Alta Velocità - Alta Capacità Torino - Lione si è evidenziato fin da subito come il più scellerato ed economicamente dispendioso dell'intero programma Tav e la nostra storia vuole entrare nel merito delle motivazioni che hanno spinto decine di migliaia di persone ad osteggiarlo con veemenza fin dalla sua nascita.

L'intenzione dei progettisti è quella di costruire un tracciato che partendo da Settimo Torinese (periferia nord est di Torino) attraversi buona parte della Valle di Susa per poi sbucare in Francia attraverso un tunnel di 52 km sotto il massiccio dell'Ambin.

Tale tracciato accreditato come parte integrante di un fantomatico "Corridoio 5 Lisbona - Kiev" viene definito indispensabile ed irrinunciabile dalla maggior parte degli uomini politici di ogni razza e colore, nonché dalla Confindustria e da tutti i

poteri forti che attendono di spartirsi le enormi somme di denaro garantite dall'opera per almeno i prossimi 15 anni.

Le ragioni addotte per suffragare la necessità assoluta del progetto si sono sempre limitate a demagogiche affermazioni secondo le quali la Torino - Lione sarebbe indispensabile al rilancio del Piemonte che senza di essa resterebbe isolato dall'Europa, oppure a proclami privi di fondamento secondo i quali l'opera risulta indispensabile per l'innovazione del sistema dei trasporti italiano e garantirà un enorme ritorno sia dal punto di vista economico che da quello occupazionale. E' stata anche ventilata, in realtà senza troppa convinzione, la necessità di garantire attraverso l'opera la gestione del supposto futuro incremento dei flussi passeggeri e commerciali, nonché ipotizzato un futuro trasferimento alla rotaia del traffico su gomma tramite le navette in grado di trasportare i Tir, con conseguenze positive in termini d'inquinamento ambientale.

Quando le commissioni tecniche, scientifiche e gli esperti hanno iniziato nel corso degli anni ad analizzare il progetto nelle sue varie sfaccettature è però emersa una realtà in profonda distonia con le roboanti dichiarazioni della folta schiera di politici, pennivendoli e mestieranti vari che si sono prodigati e si prodigano nel tentativo di dare alla Torino - Lione una patente di "opera necessaria" che non ha assolutamente ragione di esistere.

Quella di un Piemonte isolato dal resto d'Europa è un'affermazione talmente assurda da meritare di albergare solo nella fantasia di una mente malata. Lungo la sola la Valle di Susa passano infatti attualmente circa il 35% delle merci che valicano le Alpi, troppe veramente per una regione in stato d'isolamento.

La Valle di Susa è una valle alpina larga in media solamente 1,5 km con abbondanza d'insediamenti abitativi ed industriali. Attraverso di essa già oggi passano un'autostrada, due strade statali, una linea ferroviaria passeggeri e merci a doppio binario, un fiume, molteplici strade provinciali, acquedotti, condutture del gas, linee elettriche aeree ed interrate.

Dovrebbe essere evidente per chiunque come una realtà naturale già così fortemente violentata non sia assolutamente in grado di sostenere il peso di nuove pesanti infrastrutture, se non al prezzo di conseguenze disastrose sia per il territorio che per la qualità di vita di coloro che lo abitano.

La costruzione della Torino - Lione comporterà nella sola parte italiana l'estrazione dalle gallerie di 16 milioni di metri cubi di smarino (almeno 6 volte il volume della piramide di Cheope) per i quali occorreranno 2.500.000 passaggi di camion solo per stoccare nelle varie discariche i materiali di risulta. I recenti studi d'ingegneria dei trasporti affermano che quando tra una quindicina di anni l'opera sarà terminata solo l'1% dell'attuale traffico su gomma si trasferirà sulla ferrovia. La contropartita di questo deludente risultato sarà pagata in maniera salatissima dai cittadini della Valle e della cintura di Torino, in quanto si calcola che durante questi 15 anni almeno 500 camion circoleranno giorno e notte per il trasporto dei materiali di scavo dai tunnel ai luoghi di stoccaggio, con il conseguente aumento d'inquinanti, polveri e rumore.

Oltre ai grossi rischi di natura idrogeologica focalizzati nella bassa valle, ad elevato rischio alluvionale, le cui conseguenze potrebbero ripercuotersi in maniera drammatica anche sulla città di Torino, gli studi hanno messo in evidenza due punti di estrema criticità del progetto Alta Velocità - Alta Capacità Torino - Lione.

Il primo riguarda la galleria di 23 km Musinè/Gravio che dovrebbe attraversare un terreno caratterizzato da rocce ricche di amianto. Secondo le analisi commissionate dalla Rete Ferroviaria Italiana ai geologi dell'Università di Siena il volume previsto di materiale estratto contenente amianto dovrebbe essere di almeno 1.150.000 metri cubi.

Non risulta sia stato previsto alcun piano di sicurezza volto ad impedire la dispersione delle fibre d'amianto durante le fasi di lavorazione e di stoccaggio. La metà del materiale estratto contenente amianto (paragonabile per volume ad un grattacielo alto 400 metri) è previsto sia stoccata in un sito a cielo aperto nei pressi del comune di Almese, senza nessuna protezione e giocoforza esposto ai forti venti di fion che spesso soffiano nella valle (mediamente per 40 giorni all'anno) in direzione Torino.

In un dossier curato dal dottor Edoardo Gays, oncologo dell'ospedale San Luigi di Orbassano viene sottolineato come l'amianto, riguardo al quale non esiste per l'uomo una soglia minima di tollerabilità, causa oltre ad altre affezioni il mesotelioma pleurico, un tumore maligno che si manifesta anche dopo 15, 20 anni dall'inalazione delle particelle, esso porta al decesso in media entro 9 mesi dal momento della diagnosi ed ha un tasso di mortalità nell'ordine del 100%.

Sempre il dottor Gays nel suo studio esprime grossa preoccupazione per le conseguenze degli scavi e dello stoccaggio dei materiali contenenti amianto sulla salute dei cittadini ed afferma che alla luce di queste condizioni le morti per mesotelioma rischieranno di aumentare di oltre 100 volte su scala regionale.

Il secondo punto critico è costituito dal tunnel di 52 km che dovrà correre sotto il massiccio dell'Ambin, preceduto da una galleria di prospezione lunga oltre 7 km e del diametro di 6 metri.

All'interno del massiccio dell'Ambin sono infatti presenti numerosi giacimenti di uranio, come documentato dal CNR fin dal 1965. Per maggior precisione il materiale presente è pechblenda, una forma particolarmente radioattiva.

Una parte dello smarino estratto sarà perciò con tutta probabilità carica di radioattività ed estremamente pericolosa sia in fase di scavo che di stoccaggio.

L'uranio si disperde nell'aria e può essere inalato, inoltre contamina le falde acquifere e va ad inquinare i corsi d'acqua che possono essere utilizzati per l'irrigazione. L'uranio se inalato o ingerito provoca contaminazione interna e può essere causa di linfomi e leucemie.

Occorre anche sottolineare che la distribuzione delle falde acquifere all'interno del massiccio dell'Ambin è estremamente complessa e le conseguenze degli scavi rischiano di compromettere gravemente il sistema idrografico dell'area, come già avvenuto nel corso degli scavi delle gallerie per la linea Alta Velocità Firenze - Bologna nella zona del Mugello.

Se alla luce delle analisi fin qui esposte il progetto della linea ferroviaria Alta Velocità - Alta Capacità Torino - Lione si dimostra in maniera incontrovertibile un'opera altamente pericolosa per la salute e l'incolumità dei cittadini, non solo della Valle di Susa ma anche della cintura torinese e del capoluogo stesso, anche gli studi inerenti all'utilità ed al ritorno economico del tracciato mostrano imbarazzanti incongruenze nel merito delle quali non si può evitare di entrare.

I traffici di lunga distanza sull'asse Lisbona - Kiev, che motiverebbero il concetto di "Corridoio 5" sono ad oggi irrilevanti. Il traffico passeggeri di lunga distanza si muove e si muoverà in aereo, poiché risulta ampiamente dimostrato come le ferrovie ad Alta Velocità non siano assolutamente competitive nelle distanze superiori ai 500 km.

I traffici merci di lunga distanza sono estremamente esigui, la velocità non è un requisito fondamentale (basta osservare il successo delle ferrovie statunitensi con

velocità commerciali nell'ordine dei 30 km/h.) anzi contribuisce ad aumentare i costi a dismisura, favorendo sull'asse in oggetto l'alternativa marittima.

L'attuale linea ferroviaria Torino - Modane è oggi utilizzata solamente al 38% della sua capacità. Le navette predisposte per il caricamento dei Tir sono state usate solo durante il breve periodo di chiusura del Frejus, altrimenti partono ogni giorno vuote.

Gli unici due treni giornalieri del collegamento ferroviario diretto Torino - Lione sono stati soppressi per mancanza di passeggeri.

Una scarsità di traffico davvero disarmante per una direttrice così importante da giustificare l'investimento di 21 miliardi di euro (la metà dei quali di competenza italiana) al fine di dotarla di una linea ad Alta Velocità.

Negli anni passati, quando ancora la pesante crisi economica europea non si era manifestata in tutta la sua interezza, il governo aveva affidato ad una società molto quotata, la Setec Economie il compito di valutare i benefici dell'opera.

Tale società aveva analizzato i volumi tendenziali di traffico per gli anni a venire, stimando con un ottimismo che alla luce della contrazione odierna del mercato non può che far sorridere, un volume di traffico che avrebbe dovuto attestarsi nel 2015 intorno ai 174 treni/giorno. La linea esistente, una volta effettuati gli interventi di potenziamento previsti, molti dei quali già in corso dovrebbe consentire già nel 2008 una capacità di circa 220 treni/giorno, un valore ampiamente compatibile con qualsiasi ottimistica previsione.

Alla luce di questi dati si stenta veramente a comprendere, se non nell'ottica della spartizione mafiosa dei finanziamenti pubblici, per quale arcana ragione anziché perseguire lo sfruttamento della linea attuale ottimizzandone le potenzialità, s'intenda invece portare a termine un progetto totalmente inutile come quello della linea ferroviaria Alta Velocità - Alta Capacità Torino - Lione, finalizzata ad una capacità di trasporto superiore di oltre 5 volte agli attuali livelli di traffico, oltretutto alla luce del fatto che detti livelli anziché in crescita esponenziale come si prevedeva nel passato sono scesi del 9% solamente nell'ultimo anno.

Appare inoltre lapalissiano come il costo esorbitante di un'opera di queste dimensioni, stimato in circa 11 miliardi di euro per la sola competenza italiana e passibile (come l'esperienza ci insegna) di ulteriori notevoli incrementi durante i 15 anni di lavori, non potrà assolutamente essere ammortizzato attraverso i ricavi derivanti da un traffico composto da elementi di sola fantasia. Tale costo ricadrà per forza di cose sulle spalle di tutta la collettività con effetti a dir poco disastrosi.

La storia che ho voluto raccontarvi si è ormai trasformata in pura cronaca di attualità, una cronaca che vede riproporsi la biblica lotta di Davide contro Golia.

Da un lato i cittadini della Valle di Susa e tutti gli abitanti dell'area torinese che hanno avuto la sensibilità e la capacità di riuscire a comprendere i termini del problema pur attraverso la disinformazione messa in atto dai grandi media asserviti alle ragioni della politica. Insieme a loro i sindaci dei comuni della Valle, alcuni studiosi, medici ed esperti che si manifestano quali spiriti liberi non aggiogati al carro dei potenti, nonché esigue frange della politica appartenenti ai Verdi ed a Rifondazione Comunista.

Dall'altro le arroganti falangi del potere, i ministri del governo insieme agli onorevoli dell'opposizione, fino ad arrivare al Presidente della Regione Piemonte Mercedes Bresso (donna che per l'occasione è giunta al punto di abiurare ogni parola esperita in tanti anni di militanza ambientalista) ed al sindaco di Torino Sergio Chiamparino.

Tutti uniti, coesi, forti di quella protervia che deriva loro dalla consapevolezza di poter gestire l'opinione pubblica attraverso le televisioni, i giornali e gli esperti compiacenti, convinti di potere reprimere ogni forma di protesta con la furia belluina della polizia e la militarizzazione del territorio.

Il primo scontro si è già svolto il 31 ottobre, quando il potere ha usato i manganelli della polizia per bastonare i tanti, tantissimi cittadini, nonché alcuni sindaci che si erano inerpicati sulla montagna sopra Monpantero nel tentativo d'impedire la conquista del primo lembo della loro terra, sul quale sarebbe stata installata la prima trivella a sancire di fatto l'inizio dell'opera.

Il lembo di terra è stato conquistato solo con l'ausilio dell'inganno, in maniera probabilmente illegale ed è ora presidiato dalla polizia. Le trivelle non hanno ancora potuto mettersi in moto ma la Presidente della regione Piemonte Mercedes Bresso ed il sindaco di Torino Sergio Chiamparino si sono già espressi con durezza, affermando che la ferrovia Alta Velocità - Alta Capacità Torino - Lione si farà in ogni caso, poiché si tratta di un progetto irrinunciabile e nessun tipo di protesta riuscirà ad impedirne la realizzazione.

In risposta al rifiuto di ogni dialogo che non passi attraverso l'uso dei manganelli da parte delle istituzioni, il 16 novembre tutta la Valle di Susa si fermerà unita in uno sciopero generale contro l'ennesima violenza perpetrata nei confronti del territorio e dei suoi abitanti.

La storia ovviamente non finisce qui e come tutte le storie potrà riservare infinite sorprese anche a coloro che si sentono onnipotenti quando tengono in mano il bastone del potere. I contestatori NO TAV della Valle di Susa potrebbero un giorno di questi apparire al resto d'Italia nella loro veste reale, non uno sparuto gruppo di estremisti ecologisti, no global, luddisti, nemici del progresso, bensì semplicemente tanti cittadini coraggiosi disposti a mettersi in gioco e lottare per difendere i loro diritti, la propria salute e la propria terra.

Quel giorno potrebbero diventare tantissimi e poi ancora di più, così tanti da uscire dall'invisibilità nella quale si è cercato per lungo tempo di nasconderli, troppi perché i poliziotti possano bastonarli tutti, ed allora forse inizierà una storia diversa che parlerà di treni costruiti per essere utili alla qualità di vita dell'uomo e non di uomini sacrificati nel nome dei treni e della velocità.



questo ed altro materiale su: <http://www.guardabassi.it>
"morte al pensiero unico"